Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9552**

18. Wahlperiode 06.09.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9438 –

Neuausrichtung der Seelotsausbildung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutsche Seeschifffahrt leidet aktuell unter einer stark zurückgehenden Zahl von ausgebildeten Schiffsoffizieren (Nautikern). Aufgrund ihrer nationalen Ausrichtung sind von dieser Entwicklung vor allem staatliche Einrichtungen betroffen, wie die See- und Hafenlotsen, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) oder das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sowie viele weitere.

Ausschlaggebend für diese Entwicklung ist vornehmlich die weltweite Schifffahrtskrise, die sich seit 2008 mit sinkender Flotte und einer gleichzeitig steigenden Zahl an arbeitssuchend gemeldeten Seeleuten besonders auf Deutschland negativ auswirkt. Mit dieser Krise einher ging auch eine maritime Ausbildungskrise, deren Ende weiterhin nicht absehbar ist. Viele Nautik-Studiengänge an Hochschulen der Küstenländer hatten über mehrere Semester nur sehr geringe Zahlen an Studienanfängern. Es fehlt nach Auffassung der Fragesteller weiterhin an einem auf den Bedarf abgestimmten Konzept zur maritimen Ausbildung.

Besonders die deutschen Seelotsbrüderschaften sind durch die zurückgehenden Auszubildendenzahlen betroffen. Rund ein Drittel der heute beschäftigten Seelotsen wird bis zum Jahr 2024 in Rente gehen, danach könnte sich die Situation noch weiter zuspitzen, wenn das Nachwuchsproblem nicht gelöst ist. Es scheint daher eine Neuausrichtung notwendig, um Bedarf über hierzulande ausgebildete Fachkräfte decken zu können.

1. Geht die Bundesregierung unter Voraussetzung des bisherigen Ausbildungsmodells von einem Mangel an Seelotsen bis 2030 aus, und wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?

Inwieweit ausreichend Seelotsen zur Verfügung stehen, hängt maßgebend von den Verkehrszahlen und der Bewerberzahl ab.

Bei gleichbleibenden Verkehrszahlen besteht ein Bedarf in Höhe von rund 40 Seelotsen pro Jahr. Unter Berücksichtigung der Zahlen der Abschlussjahrgänge der

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 2. September 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Seefahrtsschulen wird der Bewerberpool für den bisherigen Ausbildungsweg schrumpfen, so dass dieser zeitnah anzupassen ist, damit kein Mangel entsteht.

2. Wie haben sich die Bestandszahlen bei den Seelotsen seit 2000 jährlich entwickelt, und wie werden sich die Zahlen der Bestallungsinhaber bis 2030 bei den Seelotsen nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich entwickeln?

Die Bestandszahlen richten sich nach den Verkehrszahlen und variieren entsprechend (s. Tabelle Lotsenbestand). Unter der Annahme gleichbleibender Verkehrszahlen wird weiterhin ein Lotsenbestand angestrebt, der eine normale Inanspruchnahme ermöglicht.

Tabelle Lotsenbestand[1]

Lotsenbestand

Jahr	Ist		
	Lotsenbrüderschaft		Insgesamt
	NOK I	NOK II/ Kiel/Lübeck/ Flensburg	
31.12.2006	135	159	**294**
31.12.2007	131	163	**294**
31.12.2008	125	171	**296**
31.12.2009	132	178	**310**
31.12.2010	135	171	**306**
31.12.2011	135	174	**309**
31.12.2012	134	169	**303**
31.12.2013	143	174	**317**
31.12.2014	145	179	**324**
31.12.2015	143	181	**324**
Elbe			
31.12.2006	**245**		
31.12.2007	**242**		
31.12.2008	**246**		
31.12.2009	**258**		
30.12.2010	**257**		
31.12.2011	**262**		
31.12.2012	**263**		
31.12.2013	**269**		
31.12.2014	**276**		
31.12.2015	**283**		

[1] Aktenaufbewahrungspflicht 10 Jahre

Wismar/Rostock/Stralsund	
31.12.2006	**28**
31.12.2007	**31**
31.12.2008	**32**
31.12.2009	**31**
30.12.2010	**31**
31.12.2011	**31**
31.12.2012	**31**
31.12.2013	**32**
31.12.2014	**32**
31.12.2015	**32**
Weser I	
31.12.2006	**44**
31.12.2007	**40**
31.12.2008	**37**
31.12.2009	**39**
30.12.2010	**41**
31.12.2011	**40**
31.12.2012	**38**
31.12.2013	**39**
31.12.2014	**39**
31.12.2015	**37**
Weser II/Jade	
31.12.2006	**100**
31.12.2007	**101**
31.12.2008	**100**
31.12.2009	**99**
30.12.2010	**102**
31.12.2011	**102**
31.12.2012	**103**
31.12.2013	**108**
31.12.2014	**110**
31.12.2015	**109**
Emden	
31.12.2006	**34**
31.12.2007	**33**
31.12.2008	**34**
31.12.2009	**35**
30.12.2010	**38**
31.12.2011	**35**
31.12.2012	**35**
31.12.2013	**36**
31.12.2014	**34**
31.12.2015	**35**

3. Welcher Ausbildungsweg bzw. welche Ausbildungswege führen aktuell zum Beruf des Seelotsen bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung zum Beruf des Hafenlotsen (bitte getrennt aufführen)?

§ 9 SeeLG beschreibt das Zulassungsverfahren für den Beruf des Seelotsen, danach gibt es zwei Zulassungswege. Der klassische Ausbildungsweg ist in der AusbildungsVO beschrieben, der weitere Weg der lotsenspezifischen, praxisorientierten Grundausbildung in der NOK-I GrundausbildungsVO.

Die Zulassung zum Hafenlotsen obliegt den jeweiligen Ländern, die jeweils die Kriterien der Ausbildung in ihrem Zuständigkeitsbereich festlegen.

4. Verfolgt die Bundesregierung eine Neuausrichtung des Ausbildungswegs zum Seelotsen, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die GDWS vor dem Hintergrund der Bewerberstruktur im nautischen Bereich und der Nachwuchsgewinnung der Seelotsen beauftragt, in einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Bundeslotsenkammer Konzepte zu alternativen Zugangswegen zum Beruf des Seelotsen insbesondere unter Berücksichtigung der bekannten Modelle und vorhandener Institutionen zu erarbeiten.

5. Wie weit sind mögliche Planungen für eine Neuausrichtung der Seelotsausbildung bereits fortgeschritten, und inwieweit ist die Bundesregierung bzw. welche Dritte beteiligt?

Eine konkrete Planung wurde aus der bisherigen Befassung der Arbeitsgruppe noch nicht abgeleitet. Die Arbeitsgruppe selbst beteiligte bislang das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) – psychologischer Dienst, die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS e. V.) sowie die Hafenlotsenbrüderschaften Hamburg und Bremerhaven. Darüber hinaus gibt es informativen Austausch mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH), dem Bundesverband der See- und Hafenlotsen e. V. (BSHL), dem seeärztlichen Dienst der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation und den betroffenen Küstenländern Hamburg und Bremen.

6. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es eine ausreichend große Grundgesamtheit an in Deutschland fertig ausgebildeten Kapitänen gibt, die sich zukünftig zum Seelotsen weiterqualifizieren könnten, und wenn ja, wie hoch liegt diese Zahl aktuell, und wie wird sich diese Zahl voraussichtlich nach Kenntnis der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 entwickeln, und wenn nein, warum nicht, und was folgert sie daraus?

Am 20. Juli 2016 verfügten in Deutschland 1 474 Personen der Jahrgänge 1967 und jünger über ein gültiges Befähigungszeugnis Kapitän NK, ältere Inhaber dieses Befähigungszeugnisses können derzeit aufgrund der Altersstruktur der Brüderschaften nicht mehr berücksichtigt werden. Mit der rückläufigen Abgängerzahl der Seefahrtsschulen ist ein abnehmender Trend zu erwarten.

7. Wird es für ein mögliches neues Ausbildungsmodell zum Seelotsen ein zentrales Einstellungsverfahren geben oder werden die jeweiligen Seelotsbrüderschaften im Rahmen ihrer Selbstverwaltung über die Einstellung mit entscheiden können?

Seelotsen werden nicht eingestellt, sondern als zukünftige Freiberufler staatlich zur Ausbildung zugelassen und nach erfolgreicher Ausbildung bestallt. Aktuell obliegt die Entscheidung über die Zulassung zur Ausbildung der Verwaltung im Benehmen mit den Lotsenbrüderschaften. An diesem Grundsatz soll auch zukünftig festgehalten werden.

8. Inwieweit soll die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) in das Einstellungs- bzw. Ausbildungsverfahren einbezogen werden, und welchen Mehrwert hätte eine solche Beteiligung für die Seelotsbrüderschaften bzw. die ausgebildeten Seelotsen nach Auffassung der Bundesregierung oder könnte das Einstellungs- und Ausbildungsverfahren zum Seelotsen auch ohne die BBS durchgeführt werden, wie bisher durch die GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt der WSV) unter Mitwirkung der Lotsenbrüderschaften?

Im Zusammenhang mit der Seelotsenausbildung prüft die Arbeitsgruppe (vgl. Antwort zu Frage 4) Schnittmengen, Synergien und Potential zu Verfahrensoptimierungen bei vorhandenen Institutionen. Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. (BBS) befasst sich mit Fragen des nautischen Nachwuchses. Das Fachwissen und die Ressourcen der BBS können sich daher bei der Seelotsenausbildung als nützlich erweisen.

9. Inwieweit und durch welche Maßnahmen ist eine regelmäßige Bewertung (Evaluation) des neuen Ausbildungsgangs vorgesehen?

Die Evaluation der Seelotsenausbildung ist laut Seelotsgesetz Teil der Aufsicht durch die Aufsichtsbehörde.

10. Welche Anteile eines neuen Ausbildungsgangs werden sich auf welche bereits existierenden Studiengänge und Ausbildungsberufe (Nautik) stützen, und in welcher Dauer wird ein Lotsenanwärter seine Ausbildung zukünftig abgeschlossen haben?

Damit das heute in § 9 SeeLG beschriebene Qualifikationsniveau auch zukünftig von allen denkbaren Bewerbergruppen erreicht wird, wird angestrebt, einen möglichen Mangel an der individuellen Eingangsqualifikation durch Dauer und Inhalt des Ausbildungsbedarfs zu kompensieren. Denkbare Bewerbergruppen reichen vom Schulabgänger bis zum Bewerber mit bisheriger Eingangsqualifikation nach § 9 Absatz 2 SeeLG.

11. Welche Durchlässigkeiten, etwa für Quereinsteiger, sind bei einem neuen Ausbildungsweg vorgesehen?

Im Rahmen der in der Antwort zu Frage 10 dargestellten Bewerbergruppe besteht uneingeschränkte Durchlässigkeit.

12. Werden sich Seelotsanwärter zukünftig bereits zu Beginn des Studiums bzw. ihrer sonstigen maritimen Ausbildung dazu entscheiden müssen, Seelotse zu werden oder wäre dies auch später, nach dem Erlangen des Kapitänspatents, wie bisher möglich?

Bewerbungen sollen wie bisher möglich sein, ohne dass eine vorherige Festlegung zwingend ist.

13. Inwieweit sollen die Ausbildungsgänge nautischer Offiziersassistent bzw. im Vorfeld der zukünftigen Seelotsausbildung eine Rolle spielen?

Die Ausbildung zum Nautischen Offiziersassistent NOA soll auch zukünftig als Vorstufe zu weiteren Ausbildungsschritten der Lotsenausbildung genutzt werden können.

14. Inwieweit soll der Ausbildungsgang Schiffsmechaniker im Vorfeld der zukünftigen Seelotsausbildung eine Rolle spielen?

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker soll auch zukünftig als Vorstufe zu weiteren Ausbildungsschritten der Lotsenausbildung genutzt werden können.

15. a) Wie haben sich die Anzahl der Lotsungen seit 2000 in der Nordsee, am Nord-Ostsee-Kanal und in der Ostsee jährlich entwickelt (bitte nach Jahren und falls möglich nach Fahrtgebieten Elbe, Weser/Jade, Ems, Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee tabellarisch aufschlüsseln)?

[2]

Seelotsreviere										
Jahr	**Elbe**	**NOK**	**Kieler Förder**	**Flensburger Förder**	**Trave**	**Wismar**	**Rostock**	**Stralsund**	**Weser/ Jade**	**Ems**
2006	52.162	30.597	17.603	174	7.045	2.025	4.018	1.282	22.528	3.041
2007	55.269	32.672	19.892	169	7.898	2.257	3.967	1.104	22.491	3.252
2008	56.958	32.394	21.080	208	7.000	1.792	4.265	1.089	22.599	3.268
2009	46.967	21.871	13.233	173	5.962	1.522	3.393	1.160	22.774	3.146
2010	49.696	24.034	15.655	154	5.943	1.676	3.655	1.450	22.774	3.252
2011	53.253	25.664	17.580	161	6.136	1.527	3.382	1.222	22.689	3.484
2012	51.870	26.725	18.568	153	5.464	1.784	3.620	1.238	23.750	3.591
2013	49.330	23.551	15.768	152	5.496	1.912	4.011	1.073	22.518	3.674
2014	50.633	24.188	16.044	132	5.607	1.554	4.170	1.043	22.696	3.352
2015	54.270	23.392	15.774	98	4.962	1.561	4.319	1.091	23.580	3.590

[2] Anzahl Lotsungen (Hauptstrecken und in Hauptstrecken umgewandelte Teilstrecken, ohne Radareinsätze), Aktenaufbewahrungspflicht 10 Jahre

b) Welche Tendenz der Entwicklung der Anzahl der Lotsungen leitet die Bundesregierung für die folgenden Jahre ab?

Für die deutschen Seehäfen in Nord- und Ostsee zeigt die vom BMVI beauftragte Seeverkehrsprognose 2030 einen anhaltenden Wachstumstrend. Das Umschlagsvolumen der 19 betrachteten deutschen Seehäfen wird von 269 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Millionen Tonnen (inklusive Transshipment) steigen (+ 2,8 Prozent p.a.).

Der bundesweite Bedarf an Seelotsen wird sich je nach Einfluss der Schiffsgrößenentwicklung entsprechend entwickeln.

16. Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausbildungen der Seelotsen zu denen der Hafenlotsen in den jeweiligen Küstenländern (bitte tabellarisch aufführen)?

Die Ausbildung der Hafenlotsen unterliegt der Zuständigkeit der Küstenländer Hamburg und Bremen.

Die Ausbildung der Seelotsen erfolgt nach der Seelotsen-Aus- und Fortbildungsverordnung.

17. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von Änderungen am Ausbildungssystem der Hafenlotsen in den Küstenländern seit 2010 oder über beabsichtigte zukünftige Änderungen?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

18. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Nachwuchssituation bei den Hafenlotsen in den Küstenländern dar?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

19. Wie wird in anderen europäischen Nachbarstaaten, etwa die Niederlande, Belgien, Frankreich oder Dänemark und den Ländern Skandinaviens die Seelotsausbildung nach Kenntnis der Bundesregierung organisiert (bitte tabellarisch darstellen)?

Folgende Synopse liegt vor:

Fragen	**Frankreich**	**Großbritannien**	**Rotterdam**	**Belgien** Schelde	**Deutschland** traditionell	**Deutschland** Grundausbildung
Wie lange benötigt ein Nautiker um das vollständige Master unlimited zu erreichen	STCW Norm	STCW Norm	STCW Norm	STCW Norm	24 Monate netto Fahrzeit	24 Monate netto Fahrzeit
Welches Patent ist notwendig	STCW unlimited	STCW unlimited kann auch weniger sein	STCW unlimited	STCW unlimited	STCW unlimited	STCW unlimited
Wie viele Jahre nach Erhalt des STC unlimited sind vorgeschrieben	72 Monate effektive auf See Davon 48 Monate Decksbereich und min 24 Monate Wachoffizier	Keine bis 36 Monate	Keine Vorschrift		24 Monate netto	0 Monate
Wie lange dauert die Lotsenausbildung	6 – 30 Monate	6 Monate bis zum 1. Grad von 4 Graden, Prüfung von Grad zu Grad	12 Monate	12 Monate	8 Monate	14 Monate
Wie lange fährt der Lotse in einer Beschränkung	5 – 10 Jahre	Bis zu 8 Jahren (London) wird aber von Hafen zu Hafen auch unterschritten	11 Jahre (25 Meter/ Jahr)	12 Jahre	48 Monate	3 bis 6 Jahre

20. a) Inwieweit wird bereits heute seitens der GDWS bzw. der deutschen Lotsenbrüderschaften auf im Ausland ausgebildete Schiffsoffiziere/Kapitäne zurückgegriffen?

Dies erfolgt im Rahmen des § 9 Absatz 2 SeeLG.

b) Inwieweit ist es nach Auffassung der Bundesregierung vorstellbar, zur Sicherung des Nachwuchses zukünftig vermehrt auf im Ausland ausgebildete Kapitäne zurückzugreifen?

Derzeit gibt es dazu keine Erwägungen der Bundesregierung.

21. Bis wann plant die Bundesregierung die Anpassung des Seelotsgesetzes, mit welchen Änderungen, falls sie keine Änderungen plant, warum nicht?

Die Bundesregierung legt Wert auf gründliche fachliche Vorbereitung der entsprechenden Änderungen des Seelotsgesetzes. Sobald die Ergebnisse der Arbeitsgruppe (vgl. Antwort zu Frage 4) vorliegen, werden die Arbeiten für die erforderlichen Gesetzentwürfe aufgenommen und eine entsprechende Zeitplanung erstellt.

22. Welche Mehrkosten werden durch eine Anpassung der Seelotsenausbildung auf die lotspflichtigen Schiffe, die deutsche Häfen anlaufen, voraussichtlich insgesamt entstehen?

Von der Arbeitsgruppe soll ein selbstfinanzierendes System nach dem Kostendeckungsprinzip des Seelotsgesetzes erarbeitet werden, wonach langfristig für die Schifffahrt keine zusätzlichen Kosten entstehen sollen.

23. Wie soll nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierung der Mehrkosten einer angepassten Seelotsenausbildung sichergestellt werden?

Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen.

24. Welche weiteren über ein mögliches neues Ausbildungssystem hinausgehenden Maßnahmen zur Modernisierung des Lotswesens plant die Bundesregierung, falls sie keine Maßnahmen plant, warum nicht?

Im Dialog mit der maritimen Wirtschaft, den Lotseninstitutionen und den Küstenländern verfolgt das BMVI einen permanenten Optimierungsprozess im Lotswesen zur Förderung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen.

25. Stellt die Bundeslotsenkammer eine Körperschaft mit funktionierender Selbstverwaltung dar, und wenn nein, warum nicht, und inwieweit strebt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang an, die Verwaltung der Bundeslotsenkammer ggf. unter Einbezug des Bundesverbands der See- und Hafenlotsen e. V. umzustrukturieren?

Nach § 34 SeeLG ist die Bundeslotsenkammer zentrale institutionelle Vertretung der Seelotsen, hat gesetzlich vorgeschriebene Aufgaben und unterliegt der Aufsicht des BMVI. Der Bundesverband der See- und Hafenlotsen ist ein überregional organisierter Berufsverband, dem Teile der Lotsenschaft freiwillig beigetreten sind und der berufsinteressenbezogene Lobbyarbeit leistet.

26. Kann der einzelne freiberufliche Seelotse in der Bundeslotsenkammer seine Interessen selbst vertreten?

    Falls nein, auf welchem Wege erfolgt die (basis)demokratische Meinungsfindung in der Bundeslotsenkammer (bitte den Vorgang beschreiben)?

Die Auffassung der Seelotsen wird von der Bundeslotsenkammer nach § 35 Absatz 2 Nummer 1 SeeLG über die Lotsenbrüderschaften ermittelt.

Der einzelne freiberufliche Lotse kann über die Vertretungsorgane seiner Lotsenbrüderschaft Einfluss auf die Aufgabenwahrnehmung der Bundeslotsenkammer nehmen, indem er z. B. Anträge in die Mitgliederversammlung seiner Brüderschaft einbringt.

27. Inwieweit spielen Erfahrungen als Nautiker in verantwortlicher Stellung außerhalb von Seelotsrevieren bei den Überlegungen der Novellierung der Seelotsausbildung eine Rolle in Bezug auf Lotsungen außerhalb bzw. von und nach Seelotsrevieren, wie sie bereits aktuell ausgeführt werden müssen (Distanzlotsungen)?

Es gibt derzeit keine Bestrebungen die bewährten Regime des Übersee- bzw. Distanzlotswesens zu verändern.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333